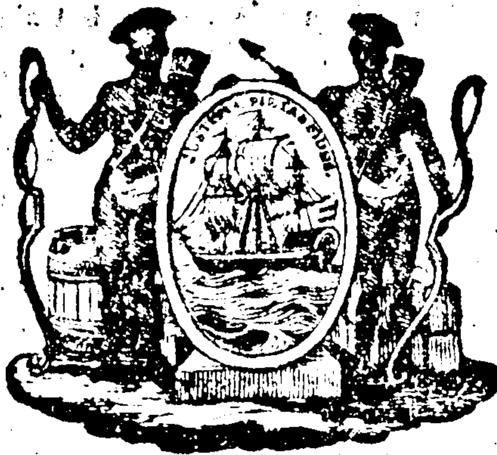
Ao. 1856. **No. 94.**

Dingsdag **5 Augustus.**



SURINAAMSCHE COURANT EN GOUVERNEMENTS ADVERTENTIE BLAD.

Gouvernements – Secretarie.

Paramaribo, den 1 Augustus 1856.

Bij Gouvernements-resolutie van den 31 Julij jl. No. 942 is, onder de nadere goedkeuring des Konings, aan den *Med. et art. obst. Doct.* J. A. Muller Jz., op zijn verzoek, verleend een *eervol* ontslag als *Stadsgeneesheer*; en zijn de functien van den *Stadsgeneesheer* opgedragen aan den *Med. Doctor* Ch. Landré.

De waarnemende Gouvernements-Secretaris,
E. A. van EMDEN.

Gouvernements – Secretarie.

Paramaribo, den 1 Augustus 1856.

(10485) Alzoo bij het Bestuur het verzoek is gedaan, om den slaaf *Bonneparte*, geboren in 1813, moedersnaam onbekend, tegen ruiling van den slaaf *Karel* van den naam van plantage *Frederikslust*, gelegen in de divisie *beneden Cottica*, op dien van Karel Eikenboom voor den vrijdom te doen overschrijven.

Zoo worden degenen, die vermeenen mogten redenen van bezwaar daartegen te hebben, in de gelegenheid gesteld, om binnen den tijd van *veertien* dagen, na de dagteekening dezer, van hun vermeend regt of pretentie aanteekening ter Gouvernements Secretarie te doen.

De waarnemende Gouvernements-Secretaris,
E. A. van EMDEN.

Gouvernements – Secretarie.

Post-Kantoor.

Op **DINGSDAG** den 5den Augustus, des morgens ten 9 ure, zullen de via *Coronie, Nickerie* en *Demerarij* per de Koloniale Schoener *Curaçaonaar* te verzenden Mailpakketten worden gesloten.

Paramaribo, den 31 Julij 1856.

De Ambtenaar belast met de Posterij,
J. S. BURNE.

POLITIE.

Gedurende de afgeloopene week is bij de Politie opgaaf gedaan, dat zich uit de stad en hare omstreken hebben verwijderd:

1o. De slaaf *Winst*, aankomende J. M. A. Neumann.

2o. De slavin *Floortje*, aankomende Gebrs. de Vries.

Terwijl sedert 1o. Junij jl. als afwezig zijn opgegeven:

1o. De slaaf *Eduard*, aankomende J. C. Doerleben.

2o. De slaaf *Kadet*, aankomende J. C. Gomperts.

3o. De slaaf *Frederik*, aankomende D. Nassij.

4o. De slavin *Antoinette*, aankomende L. E. Lawrence.

en 5o. De slaaf *Adriaan*, aankomende S. H. de Granada.

Elk en een iegelijk wordt ernstig aangemaand, om voorzeide slaven niet op te houden, te huisvesten, of voor zich te doen arbeiden, daar men zich door zoodanige handelwijze zou blootstellen aan de straffen bij de Publicatie van 5 Februarij 1834, G. B. No. 1, vastgesteld.

Paramaribo, den 1 Augustus 1856.

De prov. Commissaris van Politie,
G. DUIJCKINCK.

Transport.

(10118) Den 1 Augustus 1856. V. A. Guilmin, Echtgenoot van H. Courtois, A. S. Guilmin en A. J. Guilmin, Echtgenoot van G. L. Pairaudeau, Erfgenamen van wijlen F. B. Guilmin aan M. D. Huidekoper, van het Huis, Erf, pakhuis en verdere gebouwen, op den hoek van de *Watermolen en Hofstraten*, N. W. La. A No. 205, O. W. La. B No. 17, 167 | 169a.

Paramaribo, den 1 Augustus 1856.

De Griffier bij het Geregtshof,
MARTINI van GEFFEN.

Verkoop bij Executie

ten overstaan van den Griffier bij het Collegie van *Kleine Zaken*:

Van een **STEEN-EZEL** en een houten **KAR** op *twee* Wielen, en andere meubilaire **GOEDEREN**, aankomende Jean Louis d'Amour Henrij.

Deze Executive verkooping zal plaats vinden op Woensdag den 6n. Augustus 1856, des voormiddags ten *negen* ure, voor het lokaal alwaar het Collegie van *Kleine Zaken* vergadert.

Het proces-verbaal van arrest of in beslagneming ligt ter *visie* ter Griffie van het Collegie voormeld.

Paramaribo, den 1 Augustus 1856.

De Deurwaarder bij het Collegie van Kleine Zaken,
(10506) ABm. FERNANDES Jr.

Dr. LANDRÉ belast met de functiën van den *Stads-Geneesheer*, vaceert dagelijks, des morgens van *zeven* tot *acht* ure, ten zijnen huize, voor ieder die hem in gemelde betrekking verlangt te spreken.

Paramaribo, den 1 Augustus 1856.

Nieuwstijdingen.

Engeland.

In een der tijdschriften vindt men het volgende omtrent de geschiedenis der spoorwegen vermeld:

Het jaar 1769 geldt als datgene waarin James Wath het eerste moderne stoomwerktuig vervaardigde. In den jare 1778 vervaardigde reeds een Fransch ingenieur Eugnod de eerste locomotief. Zijn werk wordt nog heden ten dage in de groote zaal van het conservatoire van kunsten en handwerken bewaard. Jammer dat de uitvinder van meening was, dat dit werktuig op gewone wegen zou kunnen gebruikt worden. Het bezat zulk eene overmate van kracht, dat het bij eene proef in het arsenaal een muur scheurde. Tot den jare 1802 maakte de uitvinding der locomotieven door stoom geen voortgang. Doch in dat jaar vervaardigde Trevithik de eerste ware locomotief. Dan hij werd door het ongelukkig dwaalbegrip beheerscht, dat een glad rad op gladde sporen zich niet voorwaarts kon bewegen. Hij bragt derhalve spijkers aan het rad en dwarssponningen aan de sporen aan. Het gevolg was, dat spijkers en sponningen door het gebruik spoedig te gronde gingen en de uitvinding weder verwaarloosd werd. Steeds nog onder den invloed van dat dwaalbegrip, vervaardigde Blenkinsop in 1811 eene machine met getande raderen, die aan ingekorven spoorregels beantwoordden. Bij de minste nevenbeweging braken de tanden, en de uitvinding werd aldra onder de misgeboorten gerangschikt. Chapman deed even ongelukkig eene poging met ketens, en Burnton maakte in 1813 een rijtuig, dat van achteren een mechanismus gelijk twee paardenvoeten bezat, en zich even als deze bewoog. Eindelijk ontdekte Blakkert in 1814, dat zelfs zulke ligchamen, wier oppervlakte wij glad noemen, de eigenschap eener natuurlijke vertanding bezitten, zoodat men een glad rad op gladde sporen voorwaarts kon drijven. Dit was nu de oplossing van het groote vraagstuk, dat tot het maken der locomotieven door Robert Stephenson aanleiding gaf. Doch men geloofde volstrekt niet, dat locomotieven eene aanmerkelijke snelheid zouden kunnen bereiken. Toen men in 1825 aan het maken van een spoorweg tusschen Liverpool en Manchester dacht, geschiedde het slechts met oogmerk om goederen te vervoeren. Toenmaals liet de voorzitter der commissie van onderzoek van het Lagerhuis George Stephenson roepen en wilde heel wat moeijelijks voorstellen, toen hij de vraag deed of men wel eene locomotief zou kunnen maken, die eene Duitsche mijl in een uur zou kunnen afleggen. De ingenieur antwoordde bevestigend. Toen waagde de president het, nog te vragen:

of men het misschien tot eene snelheid van twee mijlen kon brengen. Stephenson antwoordde weder bevestigend, maar op een toon die alle verdere vermeerderingen afweerde. Acht Engelsche mijlen in een uur scheen toenmaals het uiterste, en thans rijdt men met den sneltrein twee Engelsche mijlen in drie minuten.

Noord-Amerika.

Terwijl het gouvernement der Unie, zoo veel bekend is, nog geen bepaald antwoord heeft gegeven op de uitnoodiging om zich te vereenigen met de verklaring van het Parijsche congres betrekkelijk het zeeregt in oorlogstijd, zegt een van de voornaamste dagbladen van New-York, de *Herald*, over dat onderwerp het volgende: »Er zijn nog oude menschen in leven, die heugenis hebben van den tijd waarin de Vereenigde Staten de in die verklaring vervatte beginselen tegen Frankrijk en Engeland verdedigden, en ten laatste, zeer tegen hunnen wensch, in de noodzakelijkheid kwamen om tot handhaving daarvan den oorlog te verklaren. Er zijn er nog velen, wie het heugt, hoe zeer het vredesverdrag, waardoor die oorlog beëindigd is, hier te lande afgekeurd werd, op grond dat het de regten der onzijdigen niet nadrukkelijk staafde, en hoe heftig het aan den anderen kant door de Britsche pers aangevallen werd, dewijl het niet uitdrukkelijk verklaarde dat onzijdigen geene regten hoegenaamd hadden.

»Sedert zijn nog maar veertig jaren verloopen, en hoe geheel anders is het nu gesteld! Nu zijn het de Europesche mogendheden, die voor de kaapvaart beducht en voor haren zeehandel bezorgd zijn, terwijl de Vereenigde Staten zich aan eene algemeene verklaring van beginselen dienaangaande onttrekken.

»De heer Pierce weigerde nopens de kaapvaart met Frankrijk en Engeland verbindtenissen aan te gaan, dewijl hij begreep dat wij in den tegenwoordigen staat onzer strijdmiddelen gedurende de eerste twaalf of achttien maanden van eenen oorlog geen ander wapen tot aanvallende operatien ter zee zouden hebben dan de kaapvaart. Hij zou buitendien hebben kunnen kunnen aanvoeren, dat er geene blijkbare behoefte bestond aan eene overeenkomst of verdrag, of eenige voor toekomstige gevallen gemaakte schikking van dien aard, tusschen ons land en de Europesche mogendheden. Het ligt niet in de staatkunde der Vereenigde Staten, zich de handen te binden en tot dit of dat te verpligten om reden alleen dat, ten tijde waarop zij daartoe uitgenoodigd worden, dit of dat voor Europa wenschelijk of passend schijnt. Het staat bij ons vast, dat wij geen mispas zullen doen, indien wij aan de bewindslieden van den dag vrijheid laten om naar eigen oordeel en op eigen verantwoordelijkheid te handelen, zoo dikwerf er moeijelijkheden oprijzen; dit achten wij beter dan dat het bewind aan banden gelegd worde.

»Wij hebben liefst zoo weinig mogelijk overeenkomsten en verbindtenissen met Europesche Staten. Onze wegen zijn niet hunne wegen, hunne belangen niet de onze. Het is best dat wij onzen eigen gang gaan, en dat ieder het hem bestemde pad zonder gedwongen gezelschap bewandelt.

»Deze en dergelijke redenen schijnen voldoende, tot regtvaardiging van het weigerend antwoord, onlangs door de Vereenigde Staten gegeven op de uitnoodiging om eene overeenkomst tot afschaffing der kaapvaart aan te gaan. Evenwel is het duidelijk dat de handelwijze der Vereenigde Staten, het geval voorkomende, over het algemeen niet veel zou kunnen verschillen van den gedragsregel die nu nagenoeg zestig jaren geleden door hen verkondigd en dezer dagen door de voornaamste mogendheden van Europa aangenomen is. Indien Groot-Brittannie dienstig achtte ons land den oorlog aan te doen en plotseling zijne tallooze oorlogsvloot tegen onze kusten uit te zenden, dan zou de kaapvaart waarschijnlijk ons eenige, ofschoon ontoereikende en slechts voor zekeren tijd dienstige hulpmiddel zijn; doch in eenen oorlog van gewonen aard, na rijp beraad aangevangen en in koelen bloede ondernomen, zou het voor ons niet noodig zijn ons daarmede te behelpen, en zouden wij integendeel als op zee zoo oneindig veel te verliezen en te winnen hebbende, door ons eigen belang weerhouden worden van handelingen, waarvoor elke kleine mogendheid ruimschoots weerwraak aan ons zou kunnen uitoefenen.

»De overige punten der verklaring van het Parijsche congres zullen in onzen tijd geene tegenspraak vinden, alhoewel daarover nog geene halve eeuw geleden, tusschen Europa en sommige deelen van ons land oorlog gevoerd is. Vrij schip maakt vrij goed; geene blokkade op papier; de vlag dekt de lading, en verder vrij goed ook onder vijandelijke vlag onaantastbaar: dat zijn beginselen die Rusland, Denemarken, Spanje en de Vereenigde Staten zich mogen beroemen reeds in de laatstvorige eeuw erkend te hebben, en welke de toenemende menschelijkheid van onzen tijd thans tot regel voor allen maakt. Gode zij dank voor dezen kleinen vooruitgang op het pad der zachtmoedigheid. Maar waarom zouden wij tijd verkwisten met het behandelen van bijzondere punten van het oorlogsregt? Immers het is de vraag, of het mogelijk is dat er weer oorlog kome. Wat natie *is rijk genoeg om thans oorlog te voeren*, nu de krijgskunst door de wetenschap zoo verbazend uitgebreid en het geld niet alleen de zenuw maar ook het merg van den oorlog geworden is? Volgens eene ruwe berekening heeft de afgeloopen oorlog in slechts twee jaren tijds aan Engeland, Frankrijk en Rusland achttien honderd millioen dollars gekost. Zulk eene som is haast te groot voor ons begrip; maar men kan zich welligt eene voorstelling van dat bedrag maken, als men bedenkt dat het vrij wat meer is dan twee malen de geheele waarde van al de roerende en onroerende goederen in de stad New-York. Die vergelijking maakt het ons bevattelijk: twee jaren oorlogvoerens zou ons evenveel kosten als noodig geweest is om de gansche stad New-York te bouwen en tot eene rijke en geriefelijke woonplaats voor duizenden menschen in te rigten. Voorzeker zullen wij die kosten niet willen maken tenzij een voor ons volksbestaan zelf gewigtig belang ons in oorlog mogt brengen."

— In een der Amerikaansche dagbladen leest men: Het is gewis, dat Mexico op den duur als onafhankelijke staat niet kan blijven bestaan, en in Centraal-Amerika bestond nooit een eigenlijk politiek leven. Nicaragua was niet veel beter dan een negerstaat, en de overige staten, met uitzondering van Guatimala, zijn te klein, dan dat zij onder elkaar gescheiden zich over den minsten invloed op hunne naburige staten zouden kunnen verheugen. Met een woord, Centraal-Amerika en Mexico zullen zich als Amerikaansche vrijstaten niet kunnen staande houden, en bezitten geen man die de teugels der regering zou kunnen opvatten en het land rust en veiligheid verschaffen. Centraal-Amerika en Mexico moeten derhalve tot het gebied en tot de Unie overgaan, of hunne onafhankelijkheid moet door de Europesche Westersche mogendheden gewaarborgd worden, — een stap die met eene oorlogsverklaring tegen de Vereenigde Staten zou gelijk staan, en voorzeker door alle partijen dezes lands als zoodanig zoude beschouwd worden. Engeland heeft dezen staat van de Amerikaansche aangelegenheden al spoedig ingezien; van daar zijne taaiheid opzigtens Nicaragua en zijn weerzin tegen de ontruiming der Bay-Islands. Het geldt hier geen grondgebeid van vele waarde, maar slechts een strategische toestand. Engeland wil zich den weg over de landengte vrijhouden, de Vereenigde Staten daarentegen willen de straat van Panama, den mogelijken handel of de watercommunicatie met het Nicaraguameer, en den reeds door Ferdinand Cortez gezochten weg over de Mexicaansche landengte Tehuantepec. De heer Jose Garay, oorspronkelijke concessionaris van deze baan, heeft aan onze regering daaromtrent gewigtige mededeelingen gedaan. Als maar Centraal-Amerika in onzen zin geamerikaniseerd was, zouden wij met Mexico gemakkelijk spel hebben, en systeem der annexie in het Zuiden en Noorden tevens voortzetten.

— Er zijn er, die het denkbeeld vasthouden dat als Walker zijn gezag in Centraal-Amerika kan staande houden en die staat eens meer gevestigd wordt, de aansluiting daarvan aan de vereenigde Staten, op hechte grondslagen zal volgen, even als Texas gedaan heeft. Dit laatste land is er wel bij gevaren, want, terwijl het vroeger niet veel meer dan eene woestijn was, is de Amerikaansche ondernemingsgeest aldaar reeds zoo doorgedrongen, dat het nu jaarlijks 200,000 balen boomwol uitvoert, en voor de waarde daarvan Europesche fabrikaten invoert. Europa, en Engeland in het bijzonder, zullen door die aansluiting van Centraal-Amerika niet verliezen, maar winnen. Gelijk Engeland thans uit de Vereenigde Staten grooter gewin voor zijnen handel en zijne nijverheid trekt, als aan hetzelve ooit uit zijne Noord-Amerikaansche kolonien te beurt zou gevallen zijn, zoo zal het ook in Centraal-Amerika eene rijkere bron van welvaart vinden, als dit land eenmaal tot onze staten behoort. Wat Engeland, wat Europa in Centraal-Amerika redelijkerwijs zoeken kan, is vermeerderde handel en verkeer, en dat kan hetzelve alleen door de tusschenkomst onzer burgers, of wil men van onze gelukzoekers geworden. — Aldus wordt door sommige staatkundigen in Amerika geredeneerd.

Turkye.

In den *Times* leest men eenen brief uit Konstantinopel, welke vele bijzonderheden betrekkelijk de tegenwoordige zamenstelling van het personeel van het algemeen bestuur in Turkije mededeelt en daarin eene heillooze navolging van Westersche instellingen ziet. »Het aantal ambtenaren van het hoofdbestuur (zoo leest men daarin) wordt van jaar tot jaar grooter, daar het niet door organieke bepalingen vastgesteld is; en indien de vermeerdering op die wijze nog tien jaren voortgaat, zal de Turksche schatkist, al mogt haar inkomen ook verdubbeld worden, niet in staat zijn om al de bezoldigde dienaren des lands te voeden.

»Met het oog daarop is het de moeite waard, de officiele naamlijst van het personeel van het hoofdbestuur na te gaan. Zonder overdrijving kan men zeggen dat het aantal ambtenaren in de

laatste vijf of zes jaren meer dan verdubbeld is. De ministerraad, bij voorbeeld, die vijf jaren geleden uit 16 leden bestond, telt er nu 25, die elk 75,000 piasters in de maand, of ruim 8000 pond sterling in het jaar uit de schatkist trekken. De staatsraad moest naar den regel uit 16 leden en eenen secretaris bestaan, maar hij telt nu 34 leden en 3 secretarissen, terwijl de leden eene jaarwedde van 1500 L. st. elk genieten. De raad van onderwijs telt 22 leden in plaats van 6, de raad van oorlog 20, de raad van openbare werken 21, de raad van politie 36, en die voor de mijnen 18 leden, terwijl de laatstgenoemde vier collegien uit slechts acht leden behoorden te bestaan.

»Eveneens is het in de ministerien gesteld: dat van buitenlandsche zaken, bij voorbeeld, telt 600, dat van finantien ruim 2000 beambten.

»Deze toeneming van het aantal ambtenaren is vooral aan het hof des Sultans te wijten, want telken jare wordt voor een aantal hofbeambten, die men om eene of andere reden wenscht te vervangen, eene aanstelling bij het algemeen bestuur, in plaats van pensioen, gevraagd; de ministers willen zich niet gaarne onwelgevallig bij het hof maken; en zoo ziet men, bij voorbeeld, een gewezen hofkok in den raad van onderwijs, eenen opzigter der grootheerlijke schaapskudden in het comitté van oorlog plaats nemen.

»Met de vermeerdering van het aantal ambtenaren is noch de afdoening der dienstzaken bespoedigd, het tegengestelde is veeleer het geval, daar de benoeming en bezoldiging niet met verdiensten en vlijt in verband staan, maar geheel van gunst afhankelijk zijn.

»Die ongelukkige navolging van de bureaucratie der Westersche staten is een gevaarlijke kanker voor het Turksche staatsligchaam, en verteert zijne levenskracht; zoo lang de ambtenaarsstand, die door de hervorming en den invloed der Europesche beschaving in Turkije ontstaan is, het gansche land ten behoeve van eenige duizenden gezinnen uitmergelt, is er geene wezenlijke verbetering mogelijk.

—Te Konstantinopel wordt thans eene turksche bank opgerigt, van welke echter de naam alleen ottomanisch zal luiden, maar al de deelhebbers uit Engelschen zullen bestaan, met den heer Charles Ede aan hun hoofd, dien men algemeen veel achting toedraagt. Het doel van de bank zal zijn, om ook de turksche regering met geldelijke bijdragen te hulp te komen, ten einde, eensdeels het nog in omloop zijnde zoo schadelijke papierengeld in te trekken, en anderdeels den aanleg van wegen, bruggen en spoorwegen te bevorderen.

Gemengde berigten.

In de *Arnhemsche Courant* leest men het volgende: Wij zijn in staat gesteld eene niet onbelangrijke mededeeling te doen, betreffende de ontwerpen der regering voor de verdere uitbreiding van het telegrafen-net in Nederland. Onder die ontwerpen, welke thans in ernstige overweging worden genomen, komt ook in aanmerking eene verbinding der Noord-Hollandsche en Friesche telegraaf kantoren door eene lijn, die dwars door de Zuiderzee tusschen Enkhuizen en Stavoren zou kunnen worden gelegd, alsmede eene voortzetting der Wormerveersche lijn naar het Nieuwe Diep, om van daar, over Texel, Vlieland en Terschelling, met Harlingen te worden verbonden. De eerstgemelde rigting zou voornamelijk ten doel hebben, de Friesche en Groninger kantoren langs eenen anderen weg dan over Arnhem en Zwolle te bereiken, en daardoor de dienst, vooral ingeval van storing op deze lange lijn, meer te verzekeren. Bij de keus der rigting over de eilanden, stelt men zich hetzelfde doel voor, doch bovendien wordt het geacht, welligt van belang voor den handel te kunnen zijn, de zeegaten van Texel en het Vlie in dadelijk verband met de rijks-telegraafkantoren te Amsterdam, Leeuwarden en Groningen te stellen. Door tusschenkomst van de Commissarissen des Konings in de provincien Noord-Holland, Friesland en Groningen, wordt thans het gevoelen der belanghebbende kamers van koophandel en fabrieken over deze zaak ingewonnen.

»Volgens het bekend gemaakte statistieke verslag van het ministere van koophandel van het vereenigd koningrijk Groot-Brittannie en Ierland, bedroeg de waarde van den uitvoer gedurende de maand April dezes jaars 9,424,926 p. st.; in April 1855, 8,085,964 p. st. en in April 1854, 7,765,285 p. st. Voor de vier eerste maanden des jaars treft men de volgende getallen aan: in 1856, 34,574,029, in 1855, 26,894,481 en in 1854, 32,003,493. Het grooter bedrag van den uitvoer komt voornamelijk op rekening van zijden, wollen, linnen en metalen goederen.

In onderscheidene Engelsche weekbladen, die vroeger uitbundig in hunnen lof wegens het Fransche bondgenootschap waren, vindt men tegenwoordig steeds hevige uitvallen tegen Frankrijk. Deze bladen worden veel in de volksherbergen gelezen. De Fransche vlugtelingen zijn dus met deze hunne omkeering zeer gediend, en verzuimen niet het vuur op alle mogelijke wijze aan te blazen, maar leveren wekelijks aan die bladen geheele ladingen van artikels, die zeer geschikt zijn om nog meer in het harnas te jagen. Een vertoog over het deportatiewezen op Cayenne, door een voormaligen politieken gevangene geschreven, maakt thans de ronde door alle kleine bladen. Volgens hetzelve is de behandeling der gevangenen aldaar hoogst onmenschelijk, en met de martelaren van de Spaansche inquisitie gelijk te stellen.

Men schrijft uit Hamburg: »Het ijzeren schroefstoomschip Borussia, het grootste schip, dat men ooit in deze haven gezien heeft, wekt algemeene belangstelling. De lengte der kiel bedraagt ongeveer 300 Hamburger voet, de lengte over dek 350 voet en de breedte van het dek 41 voet. Het ruim is 28 voet diep, en het tusschendek heeft eene hoogte van 8 voet. Het schip kan in de eerste kajuit 80, in de tweede kajuit 110 en tusschendeks omstreeks 320 personen opnemen. Het bevat bovendien ongeveer 1000 ton lading en 800 ton steenkolen. Zonder passagiers zou het 2200 ton goederen kunnen laden, dus met de kolen 3000 ton. De machine heeft 2 ketels van 375 paardekracht. De schroef is circa 9 voet in doorsnede. Het verbruik van steenkolen bedraagt 20 last per dag. De bemanning van het schip bestaat in het geheel uit ongeveer 86 man, te weten: 1 kapitein, 4 officieren (stuurlieden), 6 ingenieurs en hulpingenieurs, 1 geneesheer, 1 proviandmeester, 1 barbier, 6 stewards, 4 koks voor de passagiers en de bemanning, 30 matrozen, ligtmatrozen en scheepsjongen, 24 stokers en kolendragers, 4 kwartiermeesters, 2 timmerlieden en 2 bootslieden. Het schip is verleden jaar in Engeland gebouwd en heeft als transportschip groote diensten aan de Engelsche regering bewezen. Het deed tweemaal de reis van Londen naar Balaclava.

De tegenwoordige landverhuizing uit Noorwegen naar Noord Amerika is aanzienlijk. In den laatsten tijd zijn verscheidene groote schepen van verschillende Noorweegsche havens met volle emigrantenlading naar Amerika vertrokken, in het begin van Mei nog van Bergen de bark Juno met 130 landverhuizers. Van laatstgemelde haven zouden nog zeven andere schepen met te zamen 1500 passagiers derwaarts gaan. Onderscheidene landverhuizers verlaten goede hoeven in het vaderland. De zucht tot landverhuizing moet in sommige streken van Noorwegen zoo groot zijn, dat ten gevolge daarvan de prijs der eigendommen sterk daalt.

Tot aanmoediging der zijdeteelt zal in dit jaar voor de eerste maal eene tentoonstelling worden gehouden van in den Kerkelijken Staat vervaardigde manufacturen van ruwe zijde. Deze tak van nijverheid is de eenige, die daar eenen werkzamen handel met het buitenland mogelijk maakt. Jammer is het, dat men de goed bereide zijde daar niet kan verwen. Men verkoopt ze ruw naar Toskane en Frankrijk en moet ze dan geverwd tegen hooge prijzen terugkoopen. Van daar de zonderlinge verschijning, dat men, in weerwil der rijke zijdeteelt, de zijden stoffen er veel duurder moet betalen dan ergens anders.

Bij de feesten, welke onlangs in Piement gehouden zijn tot viering van den achtsten verjaardag der constitutionnele staatsregeling is te Vercelli door den aartsbisschop, den heer d'Angennes, lid van den Sardinischen Senaat, een toast ingesteld die opzien en onder de liberale partij veel genoegen baart. Volgens een bij de *Indépendance Belge* ontvangen brief uit Turin van 23 Mei heeft de prelaat zich aldus uitgedrukt: »Ik wijd eenen feestdronk aan de onwrikbare standvastigheid, waarmede Koning Victor Emanuel de vrijheden, die door zijn' doorluchtigen vader tot heil zijner onderdanen verleend zijn, ongeschonden heeft gehouden."

In het Fr. Wetgevend Ligchaam openbaart zich eene levendige oppositie tegen de leening der stad Parijs. Vooral is men op den prefect der Seine, den heer Hauszmann, vertoornd, die den smaak des Keizers voor nieuwe werken toejuicht en de stad steeds in nieuwe schulden steekt. De stad is reeds zooveel schuldig, dat de helft van haar budget, dat 50 millioen bedraagt, strekken moet tot het betalen der interesten.

De dagbladen melden een nieuw voorbeeld van de ongelegenheden waarin de dames kunnen geraken door den tegenwoordigen omvang der japons. Een inwoner van Caen, in Frankrijk, kwam in een bureau van diligences om drie plaatsen te bespreken. »Mijnheer, zeide de klerk, hoeveel dames onder die reizigers!" Eéne, mijnheer! — Dan noteer ik vier plaatsen. — Maar ik vraag er slechts drie. — Dat is waar, maar sedert het in gebruik komen der *crinoline* zijn wij verpligt alle dames voor twee plaatsen in te schrijven, éène voor haar en éène voor de *japon à la Malakoff*."

Op de Invalidenbrug te Parijs bevindt zich een standbeeld, Frankrijk voorstellende. Voor eenigen tijd versierde men het met eenen scepter en eene kroon. In den nacht van den 23sten op den 24n. Mei vergrepen zich eenige roekelooze handen aan dit standbeeld, en men vond des morgens den scepter en de kroon van het keizerrijk verminkt aan de voeten van Frankrijk liggen.

Onder den boulevard van Sebastopol, van de straat Rambuteau, voltooit men tegenwoordig den grooten tunnel voor den markt spoorweg, door middel van welken men de koopwaren, welke op de stations aankomen, onder den grond door en binnen weinige minuten ter markt kan brengen. De tunnel bevat een dubbel spoor voor de heen- en terug rijdende wagens.

De couranten melden als iets nieuws, dat te Lyon rijdende gaarkeukens met eetzalen rondrijden; dit is evenwel eene uitvinding die al ouder is dan 15 jaren; doch in London is een nieuwe diligence-onderneming tot stand gekomen. Men heeft namelijk groote wagens met twee verdiepingen, elke verdieping afgedeeld in 32 hokjes; nu rijdt men met die wagens de wijken rond en haalt de kleine kinderen op, die op deze wijze rondgereden worden, zoo als elders door de kindermeisjes. Voor elken wagen loopt een dood mak paard en aan elke zijde een oppasser. Voor elk vakje is een geluidgevend voorwerp gehangen, tot amusement der kleine toeristen. Dat deze onderneming rendeert en krachtige ondersteuning vindt bij de Londensche moeders, begrijpt men ligt.

Naar men verneemt zal Prins Napoleon eene wetenschappelijke reis naar, IJsland, Noorwegen en Zweden aanvaarden; eerst IJsland bezoeken, daarna onderscheidene punten op de Noordweegsche kust (ook Finmarken) aandoen, later Christiana een bezoek brengen, en eindelijk naar Gothenburg gaan, waarna hij zich naar Stokholm begeven zal. Onderscheidene wetenschappelijke mannen en artisten zullen hem vergezellen, onder welken Le Play genoemd wordt, secretaris generaal bij het comité voor de Parijsche tentoonstelling in den vorigen zomer; Bixio de bekende republikein; minister onder de republiek, benevens eenige geneesheeren natuurkundigen enz.

Producten Handel.

Bij inschrijving verkocht:

Suiker. Den 4den dezer, van plant. *Lodewijksburg* 18 vaten a 10,76 cent.

Kakao. Idem, van plant. *Concordia*, 13 balen a 20,15 cent, en van plant. *Caledonia*, 44 balen a 20,15 cent.

Scheepvaart.

Aangekomen.

Den 1sten dezer, de Eng. schoener *Humming, Bird*, kapt. W. Mac Aulij, van Demerarij.

Den 2den, het schip *Wilhelmina*, kapt. C. H. Klint, van Amsterdam. Passagiers: de heer A. A. T. de Man en 2 kinderen en Mejufvr. de Man, de heer J. Richardson Bennernagel en Echtgenoot en de heer de Bel.

Den 4den, de Eng. schoener *Catharine*, kapt. S. Cummings, van Demerary.

Uitgeklaard.

Den 1sten dezer, het schip *Hermanus Franciscus*, kapt. E. H. Masdorp Dz., naar Amsterdam via Coronie, lading: 74 vaten Suiker 115,754 pond, 34 balen schoone Katoen 10,325 pond; 24 vaten Rum 2,672 gallons en 41 vaten Melassie 4,963 gallons.

Den 4den, de Eng. schoener *Humming Bird*, kapt. Mac Auly, naar Demerary, in Ballast.

Schepen in Lading.

NAAR AMSTERDAM.

Eliza, kapt. Visser, adres bij M. D. Huidekoper.

Mina, kapt. Cupido, adres bij M. M. Curiel.

Jonkvrouw Geertrui, kapt. Bouwen, adres bij C. J. Leijsner.

Voorwaarts, kapt. Kikkert, adres bij M. M. Curiel.

Bacchus, kapt. Hofker, adres bij H. C Levy.

Johanna Christina, kapt. de Lang, adres bij J. H. Zaal.

STAAT van de gevallen regens en der temperatuur van den 27n. Julij tot den 2n. Augustus 1856.

		gevallen regen. in mill.m.	uitgedampt. in millim.	Temperatuur. maxim.	minim.
Zondag	27	8.5	2.8	29.4	23,9
Maandag	28	7.5	2.2	29.4	23,1
Dingsdag	29	10,1	1.8	28.1	22.6
Woensdag	30	9.7	1.7	28.6	22.5
Donderdag	31	8	2.2	30.2	23.2
Vrijdag	1	19.7	2.1	30	22.7
Zaturdag	2	46.6	2.6	31.1	23.5
Totaal		110.1	15.4		

Gedrukt bij **J. C. MULLER Az.**